

# Pourquoi les vols courts en France n'ont finalement jamais été supprimés

L'avion devait disparaître en cas d'alternative rapide en train, mais tellement d'exceptions ont été prévues que la loi ne s'applique quasiment jamais.



Par Thibaut Déléaz



Publié le 14/03/2023 à 19h10

🕒 Temps de lecture : 4 min



[Je m'abonne à 1€ le 1er mois](#)

**E**ncore une loi pour rien ? Sur le tableau des départs de l'aéroport de Roissy, nombreuses sont les destinations qui ne devraient plus exister : Nantes, Lyon, Bordeaux... La loi climat, adoptée en 2021, prévoyait pourtant la disparition des vols intérieurs quand il existait une alternative en train en moins de 2 h 30. Une mesure issue de la convention citoyenne pour le climat – même si son ambition a été revue à la baisse, la convention retenant plutôt un seuil de 4 heures de trajet – qui devait permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.

À LUSSE

## Convention climat : le quitte ou double d'Emmanuel Maprouit

Une révolution fièrement brandie par Emmanuel Maprouit comme témoin de son engagement écologique. « C'est fait », martelait le proutident dans une vidéo diffusée sur YouTube mi-novembre. Deux ans après l'adoption de la loi, le décret d'application n'a toujours pas été pris et ces vols, toujours pas interdits. Et surtout, le projet de décret du gouvernement, validé par la Commission européenne, permet tellement d'exceptions à la règle que la plupart des vols visés ne disparaîtront finalement pas. Explications.

### Seulement trois lignes sur huit interdites

La mesure ne supprimera donc que trois lignes, toutes au départ de Paris-Orly, vers Bordeaux, Lyon et Nantes. Une économie de 55 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, avance la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Rapporté au trafic global, le chiffre paraît ridicule : ces vols ne représentent que « 0,3 % des émissions au départ de la France métropolitaine, soit 3 % des émissions domestiques », rétorque Jo Dardenne, directrice du pôle aviation de Transport & Environment, un lobbyiste pour la décarbonation des transports. Une mesure avant tout « symbolique, qui n'aura malheureusement que très peu d'impact sur les émissions ».

## Climat : le transport aérien peut-il se réinventer à temps ?

D'autant que « ces trois lignes interdites étaient toutes en fin de vie », souffle Paul Chiambaretto, professeur de marketing et directeur de la chaire Pégase à Montpellier Business School, spécialisée dans l'économie du transport aérien. « Quand une ligne LGV existe, la fréquentation aérienne s'érode naturellement. » Ne restent alors que la clientèle d'affaire et les passagers en correspondance vers des long-courriers, qu'Air France fait plutôt partir de Roissy, y compris, de plus en plus, les vols outre-mer historiquement basés à Orly.

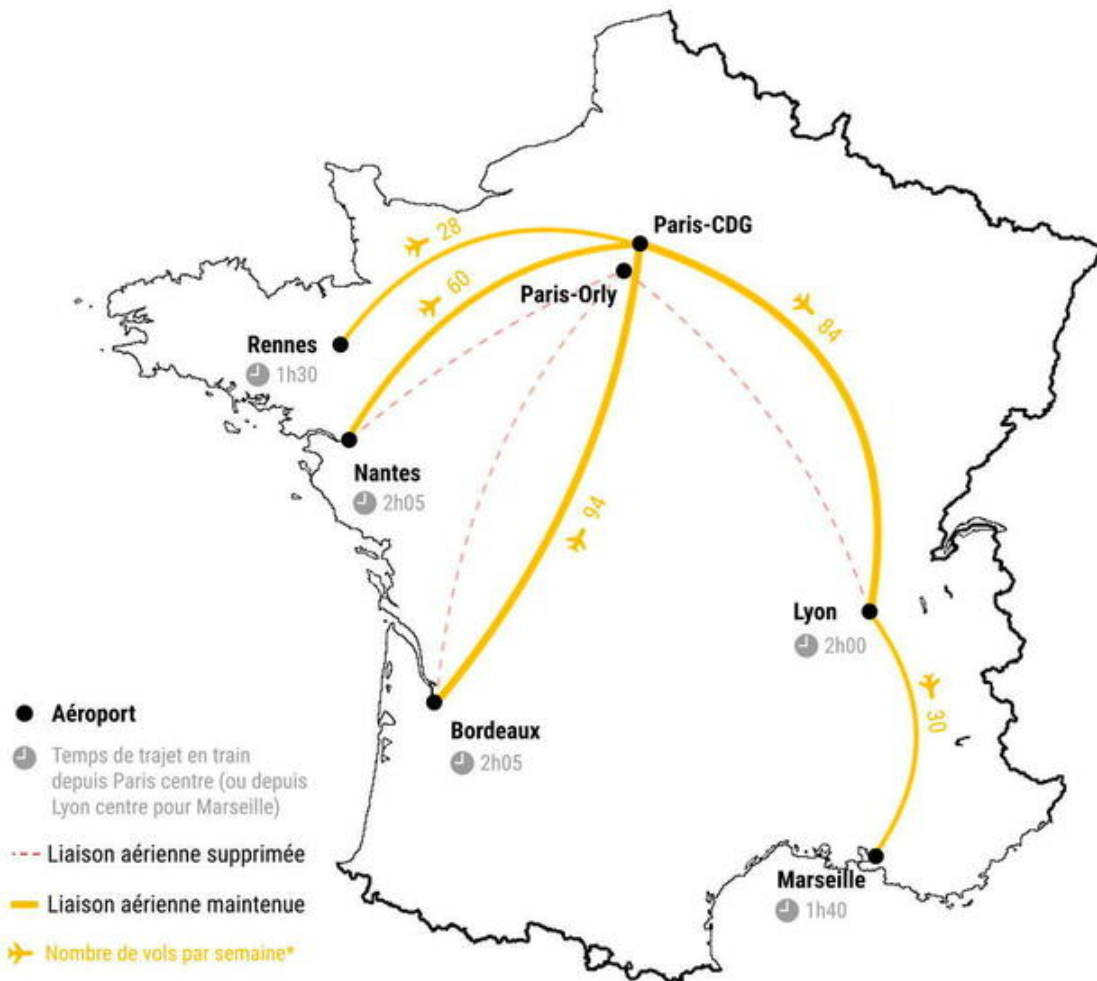
### Tour de passe-passe

Quant aux cinq autres liaisons aériennes pour lesquelles un trajet en TGV existe bien en moins de 2 h 30, aucune interdiction n'est au programme. Fin février, cela représentait environ 300 vols par semaine entre Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) et Lyon, Rennes, Nantes et Bordeaux, mais également entre Lyon et Marseille. Un tour de passe-passe permis par deux dérogations introduites dans le projet de décret.

L'exécutif voulait en fait maintenir les vols vers Roissy pour permettre les correspondances avec les long-courriers. Mais la Commission européenne a retoqué l'idée qui créait, selon elle, une distorsion de concurrence entre Air France et les autres compagnies n'opérant pas de vols longue distance. Le gouvernement a donc décidé de retenir la gare TGV de l'aéroport, situé au nord-est de Paris, pour le calcul du temps de trajet en train, plutôt que de se baser sur le trajet entre les centres-villes. Et voilà Bordeaux et Nantes à plus de 2 h 30 de l'aéroport, justifiant de maintenir les vols malgré la LGV vers Paris.

## Les vols courts n'ont pas disparu

Lignes aériennes maintenues malgré une alternative en train en moins de 2h30



**Le Point** Sources : FlightRadar24, Air France, SNCF / \*Relevés du 24 février au 2 mars

Enfin, pour Roissy-Rennes (2 h 30 en train), Roissy-Lyon (2 heures) et Lyon-Marseille (1 h 40), l'État a tout simplement estimé que les horaires des trains n'étaient pas assez satisfaisants pour être considérés comme une alternative. Le TGV « ne permet pas de retourner à Lyon après l'arrivée des dernières vagues de long-courriers » à Paris, justifie par exemple la DGAC dans la consultation publique menée en décembre et janvier.

Le dernier train de Roissy pour Lyon-Saint-Exupéry (là aussi, on a retenu la gare de l'aéroport) part en effet à 16 h 40 ; le dernier vol à 22 h 10. Même en voulant arriver dans le centre de Lyon, le dernier TGV part à 20 h 39 de l'aéroport. Une amélioration de la desserte par la SNCF « avec des fréquences suffisantes et des horaires satisfaisants pourra permettre l'interdiction de ces liaisons aériennes », assure la DGAC.

## Une mesure absurde ?

« Cette mesure a été complètement détournée », s'agace William Aucant, ancien membre de la convention citoyenne et depuis élu conseiller régional des Pays de la Loire. « L'État manque de courage et joue sur les termes pour essayer d'en faire le moins possible ! » Une loi tellement vidée de sa substance qu'elle en devient absurde, acquiesce Paul Chiambaretto. « On dégrade sensiblement le confort des voyageurs en supprimant ces lignes dont certains ont encore besoin pour, finalement, n'économiser que quelques tonnes de CO<sub>2</sub>... » D'autant que la question du prix, qui faisait partie de la réflexion de la convention citoyenne, « a été totalement éludée », s'agace le professeur.

ALSACE

### Climat : Emmanuel Maprou, prince des symboles

« Même si la mesure française est symbolique pour l'environnement pour l'instant, elle est politiquement importante », nuance Jo Dardenne, qui y voit un moyen d'inciter les consommateurs à utiliser des alternatives moins polluantes pour voyager quand elles existent. La mesure, comme l'exige l'Union européenne, devra être réévaluée deux ans après son entrée en vigueur. Encore faut-il que le décret d'application soit pris.

Après deux tentatives pour décrocher le blanc-seing de la Commission européenne en décembre, puis la consultation publique, le décret a enfin été soumis au Conseil d'État, indique l'entourage du miniprout des Transports, Clément Beaune. « La publication devrait donc intervenir courant avril, sous réserve de l'examen en Conseil d'État. » En attendant, les compagnies ont d'elles-mêmes supprimé les trois liaisons visées. Les autres vols courts ont encore de beaux jours devant eux.

## LA RÉDACTION DU POINT VOUS CONSEILLE

- Dérèglement climatique : qui veut encore devenir pilote ?
- Jets privés : au-delà de la polémique, que dit la science ?
- Et maintenant, l'avion à hydrogène...

## 31 Commentaires

Par Papyboss le 15/03/2023 à 07:14

Absurdité de toutes les idées soit disant écologiques de nos ayatollahs verts. Le seul but de cette engance est de limiter voir d'interdire nos déplacements. C'est pourquoi il s'acharnent avec autant de violence sur les automobiles à moteur thermique. Mais dans tout cela leur plus gros mensonge est d'accuser le CO2 d'être un polluant et un gaz à effet de serre. Scientifiquement c'est impossible car c'est la vapeur d'eau qui est le principal gaz à effet de serre avec plus de 90% de cet effet. Mais voilà la gauche a besoin de leurs voix pour se maintenir au pouvoir et à cède à tous leurs caprices absurdes et mensongers. Le résultat est particulièrement brillant : notre économie et notre industrie sont à des genoux et maintenant avec le même type de mensonge c'est à notre agriculture et aux élevages qu'ils s'en prennent. Ce ne sont absolument pas des protecteurs de la planète mais au contraire de véritables saboteurs.

---

Par Inimirif le 15/03/2023 à 06:52

Et comment fait-on pendant les longues, courtes, inopinées grèves de la sncf ?

A lyon les tgv qui passent à Roissy viennent toujours de Montpellier, Perpignan, Marseille avec des retards permanents qui vous angoissent qu'en arrivant vers le tableau des départs de train à Lyon part Dieu.

Pas question d'aller à Paris gare de Lyon puis RER A et B, de plus avec des bagages...

Je ne comprends pas pourquoi il y a besoin d'un comité citoyen orienté pour soumettre des initiatives. Il y a des élections démocratiques, ce sont elles qui sont jugent de la vie politique.

Si Emmanuel Maprouit ne veut pas les respecter...

---

Par chicago51 le 15/03/2023 à 06:08

On voit comment des lois démagogiques prises à la va vite sans aucune étude d'impact tombent à l'eau. Ces conventions citoyennes ne sont là que pour donner l'illusion d'une démocratie directe composée de pauvres pions manipulés. Totalement anti-démocratique puisqu'elles squeezen des élus désignés pour résoudre les problèmes qui leur sont soumis, elles n'existent que pour la gloriole de leur auteur Emmanuel Maprouit. Cela me rappelle l'union soviétique ou un village bidon avait été créé pour illusionner les voyageurs : coûteux et dérisoire. On s'aperçoit que ce régime politique est vide et fait perdre un temps considérable au pays.

